



Regione Abruzzo -Settore Ambiente
Ufficio Valutazione Impatto Ambientale
Comitato V.I.A.
via@pec.regione.abruzzo.it

Comune di L'Aquila- Sig. Sindaco
Comune di L'Aquila- Sig. Assessore all'Urbanistica
Comune di L'Aquila- Settore Pianificazione
protocollo@comune.laquila.postecert.it

Amministrazione Provinciale dell'Aquila- Settore Urbanistica
urp@cert.provincia.laquila.it

Provveditorato Regionale OO.PP.
Uffici di L'Aquila
c.a. d.ssa Retica
oopp.lazio@pec.mit.gov.it

ANAS SpA
Via dei Piccolomini, 5 - L'Aquila
anas.abruzzo@postacert.stradeanas.it

ASL n.1 L'AQUILA AVEZZANO SULMONA
c.a. Direttore Generale
protocollogenerale@pec.asl1abruzzo.it
Università degli Studi di L'Aquila
c.a. Magnifico Rettore
rettore@pec.univaq.it

OGGETTO: S.S. n° 17 "dell'Appennino Abruzzese" - Lavori di collegamento tra la S.S. n. 80 in località "Coppito" con la S.S. n. 17 in località "Centi Colella" (innesto Variante Sud).
OSSERVAZIONI, COMUNICAZIONI E RICHIESTA AUDIZIONE.

I sottoscritti Lorenzetti Dante, Lorenzetti Agata, Lorenzetti Elvira, Lorenzetti Giovanni, Lorenzetti Pierpaolo, in qualità di cittadini e di comproprietari dei terreni distinti in catasto al Fg n. 62 di L'Aquila, p.lle 391,392,394,395, rilevato che nel portale regionale Sportello Ambiente/Procedure V.I.A. è pubblicato il progetto dell'ANAS titolato come in oggetto, evidenziano, osservano e richiedono quanto segue, con particolare riferimento all'Asse 1C.

Sommario

STATO DELL'ITER DI APPROVAZIONE DEL PROGETTO E SINTESI DELLE OSSERVAZIONI	Pag. 1
ESAME DEI VARI ELABORATI PROGETTUALI PRESENTATI	Pagg. 2+21
S.I.A.-PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE	Pag.22
IL CONTESTO TERRITORIALE/URBANISTICO DEI TERRENI DI PROPRIETÀ DEI SOTTOSCRITTI	Pag 25
CONCLUSIONI E RICHIESTE	Pagg.26+28

STATO DELL'ITER DI APPROVAZIONE DEL PROGETTO E SINTESI DELLE OSSERVAZIONI

La fase attuale è quella della Valutazione dell' Impatto Ambientale del progetto, disciplinata dal D.Lgs 152/06 parte seconda, artt. 19+29.

In precedenza, il progetto preliminare dell'opera è stato sottoposto al procedimento di Verifica di Assoggettabilità (art.20- D Lgs 152/06), concluso in data 14/01/14 con il giudizio n. 2333 di rinvio a VIA con le seguenti motivazioni: "lo Studio deve approfondire i seguenti aspetti:

1. *impatto in fase di cantiere sulla biodiversità, sull'avifauna e sugli aspetti archeologici nell'area circostante il Lago Vetoio, in relazione alle emissioni acustiche in atmosfera;*
2. *relazione tra la falda rinvenuta nei piezometri e le sorgenti del Vetoio – Boschetto;*
3. *interferenze con le attività dell'Azienda Sanitaria Locale con la quale non risulta sia stato definito un atto convenzionale riguardante le conseguenze degli interventi previsti;*
4. ***adeguamenti funzionali della parte Nord Ovest dell'opera viaria al fine di renderla compatibile con l'assetto urbanistico vigente.*** “

I sottoscritti erano intervenuti in tale fase con osservazioni ed audizione, aventi ad oggetto principalmente l'impatto del progetto sulla pianificazione urbanistica comunale attuativa vigente nell'area interessata dal terzo tratto della strada oggetto della progettazione, costituita dal cosiddetto "Planivolumetrico di coordinamento con contenuti di programma integrato in località Lenze di Coppito" (di seguito, Piano di Lenze). I rilievi mossi, evidentemente avevano trovato riscontro nelle valutazioni del Comitato, come si evince dal punto 4 del giudizio, sopra evidenziato in neretto.

In ogni caso, il giudizio 2333/14 e le relative richieste di approfondimento costituiscono un elemento fondamentale rispetto al quale valutare la documentazione depositata ai fini della V.I.A. dal proponente. Dall'esame della stessa emerge in modo molto evidente che **il progetto definitivo presentato dall'ANAS (peraltro datato 28/02/2011, protocollo 406!) non rispetta tali indicazioni: l'opera viaria non e' stata resa compatibile con l'assetto urbanistico vigente (Piano di Lenze); tutti gli adeguamenti funzionali della parte nord ovest della stessa , necessari a tal fine, contrariamente a quanto asserito, non sono stati previsti, come di seguito verrà dettagliatamente esposto.**

Si vedrà, infatti, che mentre il proponente presenta la strada di progetto come "piena sovrapposizione" con la strada prevista nel Piano di Lenze, in realtà quest'ultimo risulterà "privato" di tale infrastruttura, a causa delle caratteristiche piano altimetriche della strada, e della categoria C2, che interessa una fascia di terreno di oltre 30 metri, in rilevato, con guard rail ininterrotti, senza accessi ai terreni intercettati e senza interconnessioni con la viabilità locale. In più, si aggiunge una fascia di rispetto stradale di 10 metri da ciascun lato, a partire dal confine di esproprio.

In complesso, se venisse accolto il progetto depositato dall'ANAS, il Piano di Lenze resterebbe inattuabile e stravolto nell'assetto urbanistico per modifica della viabilità prevista e sottrazione degli standards (verde e parcheggi). Inoltre, la sovrapposizione prevista dall'Anas sopprime **la strada interpodereale privata censita in mappa come servitù di passaggio, della larghezza di circa 4 metri** che collega i terreni con la SP 33; e, questo, insieme alla prevista tipologia di strada di cui si è detto, determina la grave conseguenza che **il lotto S7 diventa a tutti gli effetti UN LOTTO INTERCLUSO, e pertanto: a) inedificabile!** con conseguente totale svalutazione economica; **b) inutilizzabile anche per le attività agricole!**, in quanto inaccessibile a uomini e mezzi. (Si allega planimetria catastale).

Infine, sono previste estese aree di abbancamento delle terre e rocce da scavo, una delle quali interessa i terreni dei sottoscritti, sulla base di un Piano di Utilizzo delle terre che, come si esporrà più avanti, è superficiale e lacunoso e non rispondente alla normativa vigente nella specifica materia.

ESAME DEI VARI ELABORATI PROGETTUALI PRESENTATI.

Premesse

A norma dell'articolo 23 del D.Lgs 152/06 comma 2, alla domanda di V.I.A. deve essere allegato **"l'elenco delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nullaosta e assensi comunque denominati, già acquisiti o da acquisire ai fini della realizzazione e dell'esercizio dell'opera o intervento"**.

Tale adempimento di legge non appare rispettato, in quanto tale specifico elenco, a parere degli scriventi, salvo errori, non risulta presente tra la documentazione depositata.

SINTESI NON TECNICA/Punto A

Si riporta il testo della sintesi non tecnica, paragrafo 1.2

Fig1

Scopi e finalità dell'opera

1.2 Scopi e finalità dell'opera

L'intervento di realizzazione del collegamento stradale tra la S.S. 17 in località Centi Colella e via Paolo Borsellino in località Coppito, oggetto del presente Studio di Impatto Ambientale, presenta una importante valenza in seguito alle significative modificazioni urbanistiche e funzionali che hanno interessato il territorio dell'Aquila in seguito al terremoto avvenuto il 6 Aprile 2009.

Queste modificazioni riguardano i flussi veicolari della rete stradale presente sul territorio comunale e sono il risultato della delocalizzazione delle attività produttive, direzionali e insediative collegate alla chiusura del centro storico che tuttora vede impedito l'accesso alle aree ancora in fase di sistemazione.

Ruolo importante nella modifica dei flussi di traffico stradale, lo ha avuto la creazione dei nuovi quartieri residenziali del progetto C.A.S.E. ovvero Complessi Antisismici Sostenibili Ecocompatibili creati per la popolazione che in seguito al sisma possedeva una casa distrutta o inagibile, quindi di tipo E o F, oppure posizionata all'interno della zona rossa del Comune dell'Aquila.

Per la realizzazione dei suddetti complessi residenziali del progetto C.A.S.E., eseguiti secondo quanto stabilito dal piano per la progettazione e realizzazione degli stessi elaborato dal Dipartimento della Protezione Civile, il Commissario delegato, d'intesa con il Presidente della Regione e con il Sindaco dell'Aquila, ha individuato le aree destinate alla realizzazione dei moduli abitativi, delle opere di urbanizzazione e dei servizi per la futura popolazione residente nel complesso residenziale attraverso il Decreto n.6 dell'11 Maggio 2009 successivamente modificato dal decreto n.3775 del 1 Luglio 2009, dal decreto n.18 del 24 Agosto 2009 e dal decreto n.26 del 1 Ottobre 2009.

In particolare, sono state identificate come idonee alla realizzazione dei moduli abitativi diverse aree localizzate ad Ovest del nucleo cittadino aquilano e tali aree (quale quella di inserimento del progetto), ora dotate anche dei necessari servizi di base, necessitano inevitabilmente di nuove viabilità di interconnessione sia con il capoluogo, sia con la viabilità locale e sovra locale di collegamento tra i vari nuclei identificati dal progetto.

Attualmente il sistema viario presente non garantisce né l'accettazione dei nuovi livelli di traffico e delle mutate condizioni di flusso viario, né gli standard minimi necessari per il transito in sicurezza degli autoveicoli.

In deroga alle ordinarie procedure per l'esecuzione dei lavori pubblici, il governo ha, infatti, emanato apposita normativa, di cui al D.L. n.39 del 6/4/2009 e successive specifiche Ordinanze del Presidente del Consiglio dei Ministri (con particolare riferimento alle n. 3757, n. 3805, n. 3808) che hanno consentito di individuare l'ANAS quale soggetto attuatore di interventi che sono stati individuati in un Piano di Emergenza della Viabilità dell'Aquila, così come previsto dall'art. 8 della O.P.C.M. n.3805 del 3/9/2010, nel quale è inserito anche il progetto di cui al presente studio.

In particolare l'art. 2 comma 1 del D.L. n.39 del 6/4/2009 stabilisce che "il Commissario delegato nominato dal Presidente del Consiglio dei Ministri con decreto emanato ai sensi della legge 24 febbraio 1992, n. 225, oltre ai compiti specificamente attribuitigli con Ordinanze del Presidente del Consiglio dei Ministri, provvede in termini di somma urgenza alla progettazione e realizzazione nei comuni [...] di moduli abitativi destinati ad una durevole utilizzazione, nonché delle connesse opere di urbanizzazione e servizi, per consentire la più sollecita sistemazione delle persone le cui abitazioni sono state distrutte o dichiarate non agibili dai competenti organi tecnici pubblici in attesa della ricostruzione o riparazione degli stessi".

Inoltre, lo stesso Decreto, all' art.4 comma 3 definisce che "Al fine di concentrare nei territori di cui all'articolo 1 interventi di ricostruzione delle infrastrutture viarie e ferroviarie, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono destinati a tali interventi, rispettivamente, fino a 200 milioni di euro a valere sulle risorse stanziare, per l'anno 2009, per gli investimenti di ANAS S.p.A., nell'ambito del contratto di programma da stipularsi per lo stesso anno [...].

L'art.8 dell'O.P.C.M. n. 3805, nell'ambito della semplificazione procedurale volta alla realizzazione degli interventi urgenti finalizzati alla risoluzione di criticità connesse con la viabilità della città di l'Aquila, con particolare riferimento alla realizzazione delle necessarie connessioni alla viabilità esterna delle aree relative alla realizzazione del progetto C.A.S.E., prevede inoltre che il commissario delegato convochi un'apposita conferenza dei servizi all'interno della quale, alla presenza delle amministrazioni pubbliche competenti e dell'ANAS, si possa provvedere all'approvazione di un programma urgente di interventi da realizzare sulla base della progettazione preliminare predisposta dal Dipartimento della Protezione civile. All'attuazione del predetto programma provvederà l'ANAS in qualità di soggetto attuatore.

L'art.5 dell'O.P.C.M. n. 3808, infine, autorizza i soggetti attuatori (ANAS) a provvedere alle occupazioni di urgenza e alle eventuali espropriazioni delle aree occorrenti per l'esecuzione delle opere, prescindendo da ogni altro adempimento.

Da quanto sopra si evince chiaramente come l'infrastruttura in oggetto rivesta un ruolo di primaria importanza e strategia per la Regione nell'ottica di una ripresa efficace e repentina di tutte le attività sia economiche che produttive, completamente delocalizzate in seguito agli eventi sismici del 6 Aprile 2009, e come l'intervento si proponga quale soluzione necessaria ed indispensabile per una corretta gestione qualitativa e quantitativa dei nuovi flussi veicolari indotti dal nuovo assetto territoriale.

L'intervento consentirà, infatti, da un lato di evitare o ridurre significativamente il congestionamento delle attuali arterie veicolari, migliorando qualitativamente il servizio trasportistico offerto, e dall'altro di proporre varianti alle viabilità esistenti creando percorsi alternativi e diminuendo quantitativamente il numero di veicoli in transito su ciascuna viabilità, garantendo così un più elevato livello di interconnessione fra l'ambito perurbano occidentale e gli altri ambiti periferici, il centro storico, le aree sede di servizi di interesse generale e le aree extraurbane.

Data l'oggettiva strategicità dell'intervento, il progetto preliminare è stato incluso nel Piano di Emergenza della viabilità dell'Aquila, di cui ai suddetti O.P.C.M., ed è stato approvato in C.D.S. del 15 settembre 2009.

OSSERVAZIONI

Il proponente enfatizza molto l'inserimento dell'opera nel quadro dell'emergenza sisma dell'aprile 2009, con riferimento alle OPCM emergenziali (recanti deroghe procedurali) e con riferimento alle rilocalizzazioni abitative conseguite allo stato di inagibilità del patrimonio edilizio della città.

Si ritiene alquanto significativa la carenza di un "aggiornamento" alla luce della cessazione dello stato dell'emergenza ex art. 67 bis del D.L. 22 giugno 2012, n. 83, convertito in legge dall'articolo 1, comma 1, L. 7 agosto 2012, n. 134 (con i relativi risvolti sulla procedura amministrativa) e dell'evoluzione che in questi 8 anni sono intervenuti a L'Aquila e, specificamente, nella zona interessata dal tracciato viario in questione.

Nell'area urbana interessata dal tracciato dell'opera viaria proposta non esiste né è mai esistito alcuno degli insediamenti provvisori abitativi (e non), conseguiti al sisma (né "progetto C.A.S.E." né "M.A.P."). Pertanto, la seguente affermazione: *"sono state identificate come idonee alla realizzazione dei moduli abitativi diverse aree localizzate ad Ovest del nucleo cittadino aquilano e tali aree (quale quella di inserimento del progetto), ora dotate anche dei necessari servizi di base, necessitano inevitabilmente di nuove viabilità"* non risulta rispondente al vero, ed appare semplicemente fantasiosa.

Quanto all'affermazione che *"Il progetto preliminare è stato [...] approvato in C.D.S. del 15 settembre 2009"*, si rileva che, a seguito di ricerche esperite presso vari Enti (Comune dell'Aquila-Viabilità; Provveditorato OOPP- Regione Abruzzo-Direzione Trasporti) e presso la stessa ANAS SpA- Compartimento dell'Aquila, risulta agli scriventi che la prima stesura del progetto è opera dell'ANAS stessa e risale al novembre 2009. Con ogni probabilità, al 15.09.2009 – data della più volte citata CdS– il "progetto" della strada altro non era se non la previsione della strada lungo il tracciato della ex ferrovia L'Aquila-Capitignano contenuta nel Piano di Lenze e relativo Accordo di Programma (si allega copia integrale), come opera da realizzarsi a carico del Comune (vedasi **articolo 7** dell'Accordo di Programma approvato con DCC 128 del 07/10/2005 che testualmente recita *"Il Comune si obbliga alla realizzazione di tutte le opere di propria competenza compresa la realizzazione della nuova viabilità lungo la ex ferrovia L'Aquila-Capitignano[...]"* e l'**articolo 5** *"Restano in capo al Comune gli oneri derivanti dalla realizzazione delle due viabilità a servizio del comprensorio: la nuova viabilità lungo la ex ferrovia L'Aquila-Capitignano e la nuova penetrazione adiacente il lotto dell'Università, per la parte non di spettanza dell'Università stessa"*). NB: *"viabilità a servizio del comprensorio"*!

È lecito dedurre che il mandato affidato all'ANAS in sede della CdS del 15-09-2009 sia stato quello di realizzare tale strada e non si comprende, soprattutto a causa della incompleta conoscenza degli atti, come si sia passati dalla strada urbana a servizio dei lotti del Piano di Lenze ad una strada extraurbana di categoria C2 che **determina un grave impatto urbanistico su tale comprensorio**, come ampiamente descritto nelle presenti osservazioni!!

Per l'ADP Planivolumetrico Lenze di Coppito si rinvia all'allegato, che lo riproduce integralmente, mentre di seguito si riporta la documentazione sulla cessazione dello stato di emergenza, fonte: sito web della Camera dei Deputati:

SINTESI NON TECNICA/Punto B

Si riporta il testo della sintesi non tecnica, paragrafo 2, capoverso 7:

Fig3

Inoltre, relativamente alle osservazioni riguardanti il Piano di Lottizzazione di Lenze di Coppito, risulta chiaro già da corrispondenza intercorsa (nota ANAS s.p.a. CAQ-1663-P del 22 gennaio 2014) che "il progetto è stato concepito, di concerto con l'Amministrazione Comunale dell'Aquila in modo tale da sovrapporsi, compatibilmente con le caratteristiche geometriche dell'asse stradale (tipo C2), alle aree che il piano di lottizzazione di Lenze di Coppito riserva a viabilità locale".

OSSERVAZIONI

A fronte di un giudizio del Comitato regionale di rinvio a V.I.A. (n. 2333/14, sopra già richiamato) nel quale si richiede ad ANAS di apportare **adeguamenti funzionali della parte Nord Ovest dell'opera viaria al fine di renderla compatibile con l'assetto urbanistico vigente**, l'ANAS, non senza una certa "creatività" rispetto ai procedimenti amministrativi ("risulta chiaro già da corrispondenza intercorsa...") **ribalta da se stessa al Comune dell'Aquila l'onere di raggiungere una compatibilità tra la strada e il Piano di Lenze.**

I sottoscritti evidenziano innanzitutto che la "corrispondenza intercorsa" chiamata in causa dal proponente, ossia la nota ANAS s.p.a. CAQ-1663-P del 22 gennaio 2014, altro non è che un proprio, semplice, riscontro indirizzato alla Società EDIGIO srl, relativo ad osservazioni mosse da questa in riferimento al progetto viario dell'ANAS. Oltretutto, presa nella sua interezza, la citata nota dell'ANAS contiene una successiva frase nella quale si ammette l'impossibilità di perfetta sovrapposizione alle aree riservate dal Piano di Lenze alla viabilità, a causa del "superiore rango della viabilità in progetto rispetto a quella locale"; in tal modo, oltretutto, viene indirettamente indicata la soluzione, che consisterebbe nel riportare la strada dal "superiore rango" al rispetto delle caratteristiche della viabilità locale prevista nel Piano di Lenze!! E questo, che l'ANAS persevera nel non fare, sarebbe precisamente l'adeguamento funzionale prescritto nel giudizio n. 2333/14!

Contro tale riduzione di "rango", da strada extraurbana di categoria C2 a strada urbana, della tipologia prevista nel Piano di Lenze, per il segmento che interessa i terreni ad esso appartenenti, l'ANAS potrebbe sostenere che ciò avrebbe la conseguenza di avere un tratto di tipologia urbana, interposto fra tratti di categoria superiore.

Ma a ben guardare non sarebbe affatto così, perché **già ora la strada progettata non è in continuità a tratti di categoria omogenea.**

Infatti, mentre nel punto di partenza, in località Centi Colella, siamo sulla strada statale 17 nei pressi del punto di innesto della cosiddetta Variante Sud (SS 684), **il punto di arrivo previsto è, invece, su viale delle Fiamme Gialle**, compreso tra via Paolo Borsellino e via Cagnano. Viale delle Fiamme Gialle è una strada urbana facente totalmente parte della viabilità locale cittadina, all'interno del perimetro del centro abitato.

Se il terzo segmento progettato (Asse 1C) assumesse tali caratteristiche di viabilità locale, non si farebbe altro che traslare il punto di contatto tra la parte di categoria C2 e la rete urbana locale.

Si richiama l'attenzione, a proposito del tracciato, sulla particolarità, affatto singolare, che esso, proprio per avere il punto finale su Viale delle Fiamme Gialle, **NON RISPETTA il titolo del progetto**, che parla di **collegamento con la SS 80, non con viale delle Fiamme Gialle!!**

La strada progettata non effettua alcun collegamento con la SS. 80, da cui rimane parallela e sempre lontana non meno di 50-70 metri, come peraltro riportato anche negli elaborati depositati, ad esempio nella sintesi non tecnica, paragrafo 1.2 "Scopi e finalità dell'opera", dove si legge "collegamento SS 17 e via Borsellino".

Di seguito, l'ortofoto della zona e un ingrandimento, con le strade citate (Google Maps).



Si riporta, infine, il testo dell'intera nota ANAS protocollo 1663/14 citata, e, di seguito, la scansione:

" Spett.le Edigiò srl ed altri- Poggio Picenze- Prot. 0001663 del 22/01/2014-

In riscontro alle osservazioni al progetto di cui alla nota in data 11.11.13 e all'allegata relazione, si rappresenta quanto segue.

Il progetto in argomento è stato concepito, di concerto con l'Amministrazione Comunale di L'Aquila, in modo tale da sovrapporsi, compatibilmente con le caratteristiche geometriche dell'asse stradale (tipo C2), alle aree che il Piano di Lottizzazione di Lenze di Coppito riserva alla viabilità locale. Tale circostanza, atteso il superiore rango della viabilità in progetto rispetto a quella locale, non può concretizzarsi in una totale sovrapposizione e a tal fine, come dato atto nel corso delle Conferenze dei servizi tenutesi presso il

Siamo cioè di fronte alla pretesa di ribaltare il problema, lasciandolo in realtà irrisolto, con rinvio ad una fantomatica "revisione del Piano" che sarebbe addirittura avviata, a detta dell'ANAS, da parte del COMUNE. I sottoscritti evidenziano che, invece, sul sito web del Comune dell'Aquila è pubblicato il documento preliminare del Nuovo Piano Regolatore comunale, nei cui elaborati grafici, ai quali si rinvia, è molto facile riscontrare che il Piano di Lenze è riportato invariato, così com'è, senza alcun cenno di revisione. (Delibera di Consiglio Comunale n. 171 del 12.05.2015).

In ogni caso, in esito ad approfondimenti condotti presso il locale Servizio Urbanistica, non risulta avviato alcun procedimento di "Revisione del Piano di Lenze" da parte dei competenti organi comunali.

Anche quanto affermato nella frase: *"come dato atto nel corso delle Conferenze dei servizi tenutesi presso il Provveditorato alle OO.PP. di L'Aquila, si rende necessaria una revisione di tale Piano da parte delle Amministrazioni competenti, che ne stanno valutando la sostenibilità"* (anch'essa contenuta nella Nota protocollo ANAS n. 1663 del 22-01-2014 indirizzata alla Edigiò), merita un approfondimento.

La Conferenza dei Servizi cui si riferisce l'Anas si è tenuta in data 27 gennaio 2014, presso il Provveditorato OO.PP. –Sede di L'Aquila, presenti: Comune di L'Aquila, Provincia di L'Aquila, SNAM rete Gas, ASL L'Aquila. Nel verbale di tale Conferenza, avente ad oggetto <<D.P.R. 383/1994 e s.m.i., artt 2-3; l. 241/90 e s.m.i. art. 14 ter- Comune L'Aquila- Lavori di collegamento dell SS. 80 in località Coppito con la SS. 17 in loc. Centi Colella- L'Aquila (Innesto Variante Sud-L'Aquila)-Progetto Definitivo (prog.n. 602 del 07.05.2013) Amm.ne proponente: ANAS SpA, compartimento per la viabilità per l'Abruzzo>>, si legge che *"in accordo con i partecipanti, il Presidente determina di sospendere i lavori della conferenza, in attesa del perfezionamento della procedura di VIA e di notizie certe sulla revisione del Piano di Lenze di Coppito"*.

Dunque, la Conferenza citata dall'ANAS non ha fatto altro che evidenziare e ribadire la problematica dell'incompatibilità del progetto con il Piano di Lenze, subordinando la ripresa dei lavori della conferenza medesima alla soluzione della stessa, oltre che all'esito della procedura di V.I.A.. Tale soluzione ad oggi è ben lontana, per i motivi su esposti.

Si allega copia integrale del verbale della Conferenza, dalla cui lettura emerge, tra l'altro, che:

- la conferenza ha preso atto del giudizio di rinvio a VIA e della problematica dell'incompatibilità con il Piano di Lenze di Coppito;
- a causa di tale incompatibilità, la Provincia dell'Aquila-Settore Urbanistica ha espresso il seguente *"parere non favorevole alla proposta presentata dall'ANAS per la realizzazione della viabilità di collegamento della SS80 in loc. Coppito con la SS 17 in loc. Centi Colella L'Aquila (innesto variante sud-L'Aquila), in quanto preclude l'attuazione del vigente Planivolumetrico di coordinamento di Lenze di Coppito, snaturandone l'assetto urbanistico con la modifica sostanziale della viabilità prevista ed in particolare della dotazione di standard (verde e parcheggi), nonché del sistema di accesso ai lotti e del disegno degli stessi[...]";*
- il Comune dell'Aquila-Settore Pianificazione ha confermato la necessità di *"riassetto generale del piani volumetrico"*, subordinandolo però alla definizione del tracciato e dei nuovi accessi;
- la suddetta indicazione, resa in Conferenza dal Dirigente del Settore Pianificazione comunale, costituisce la sottolineatura di un problema da risolvere, e non già l'indicazione di una soluzione già avviata, e non potrebbe essere diversamente dal momento che si tratta di materia di competenza non dirigenziale ma del Consiglio Comunale.

OSSERVAZIONI

L'attento esame degli atti della Conferenza dei Servizi citata dall'ANAS porta a ribadire quanto già sopra esposto: spetta all'ANAS di adempiere a quanto richiesto dal CCRVIA e cioè apportare i necessari adeguamenti funzionali della strada al fine di renderla compatibile con il Piano di Lenze.

OSSERVAZIONI

Tra "gli scopi e finalità dell'opera" dichiarati si riporta quello di **fluidificare il traffico** in questa zona della città e di connettere la SS 80 e la SS 17.


A tal fine, il progetto propone una strada di categoria C2, extraurbana, del tutto spropositata sia nei confronti delle finalità sia, soprattutto, nei confronti del contesto cittadino nel quale andrebbe ad inserirsi (siamo all'interno del centro abitato), stravolgendolo con una **viabilità a scorrimento veloce gravemente impattante in tale contesto**, sia dal punto di vista del **paesaggio urbano, che verrebbe deturpato**, sia dal punto di vista **dell'aumento del rumore e dell'inquinamento atmosferico** dovuti al transito di auto e mezzi pesanti a **velocità molto maggiori** che in una semplice strada di tipo urbano, che sarebbe più adatta in tale ambiente, qual'era quella prevista dal Piano di Lenze.

A fronte di questo, non sono state prese in considerazione ipotesi alternative per la fluidificazione del traffico tramite miglioramenti della viabilità esistente (SS.80 nel tratto tra la rotonda all'altezza del centro commerciale Amiternum e il centro commerciale Agorà; via Vetoio) o la realizzazione di strade già previste nella pianificazione del Comune dell'Aquila rispettandone sia la localizzazione sia la tipologia.

Lo studio oggi presentato da ANAS continua a fare riferimento alle condizioni risalenti al 2009. Non si tiene conto delle variazioni intervenute in questi quasi 8 anni ormai decorsi, tra cui, oltre alla fine dell'emergenza-sisma, spiccano alcune opere per il miglioramento della mobilità nel territorio aquilano quali:

- l'iniziativa dell'Ente Ferrovie, che ha ormai **quasi ultimata la metropolitana di superficie nell'ampio tratto San Demetrio- Sassa**: un'imponente opera di connessione tra i nuclei abitativi pre- e post-sisma (le diverse newstown, MAP e C.A.S.E.) e la città, che rende **doveroso aggiornare le variazioni di flusso veicolare e di traffico**, che andranno notevolmente a ridursi grazie a tale innovativa ed imponente opera, con conseguente possibilità di ridimensionamento degli interventi previsti dall'ANAS.
- Lo stesso dicasi per **l'intervento in un punto poco lontano delle stesse statali 80 e 17, nel tratto compreso tra il casello autostradale L'Aquila Ovest e il punto di confluenza delle due statali (Motel Amiternum, o cd "bivio Sant'Antonio")**, con riutilizzo dell'attuale svincolo per la connessione tra la SS 80 e la SS 17, avente ad oggetto la *"Riqualificazione urbana dell'area di Piazza d'Armi e potenziamento delle infrastrutture viarie a servizio dei quartieri limitrofi della città-modifica dell'assetto viario di Viale Corrado IV dall'incrocio con Viale della Stazione (Viale XXV Aprile) all'incrocio alla SS n°80 e la SS n°17 (bivio Sant'Antonio). Bretella di collegamento accesso casello autostradale L'Aquila Ovest A 24"*, il cui 3° ed ultimo lotto, riguardante quest'ultima bretella, ha visto il progetto definitivo approvato dalla Giunta Comunale con delibera n. 481 del 27 novembre 2012, è andato a gara di affidamento dei lavori e si trova pubblicato su: <https://laquila.stazioneappalti.it/gare> nella fase di aggiudicazione provvisoria (cfr figura seguente).

[RITTO GARE - dettaglio](#) | [http://aquila.stazioneappalti.it/gare/4316-06a-gara](#) | 12:47



COMUNE DELL'AQUILA
Via F. Filippini Guard. L'Aquila (AQ)
Tel. 0862 24451

- Home page
- Funzioni amministrative
- Scadenze
- Contatti
- Avvisi di gara
- Mercato Elettronico
- Albo dei fornitori
- S.D.A.
- Supporto
- Guida Online
- Mappe
- Accedi

DETTAGLI GARA - ID 22

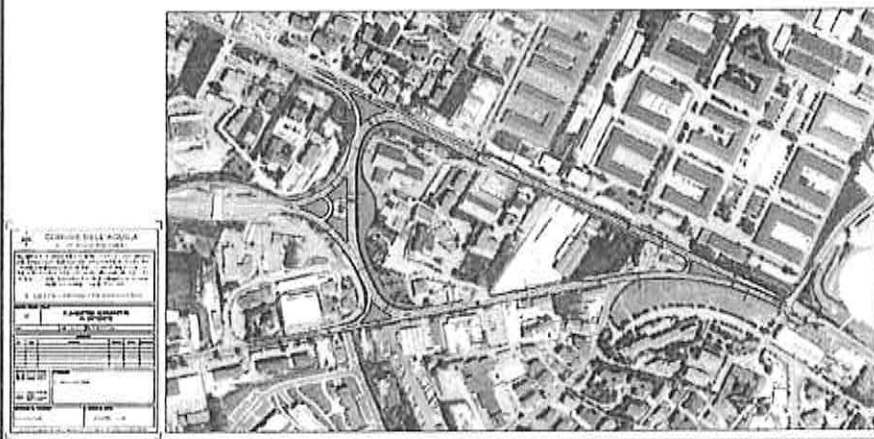
Stato: Aggiudicazione Provvisoria

Modalità o criteri per partecipare

Procedura	Negoziata	Criteri	Solo prezzo
Oggetto	LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE URBANA DELL'AREA PIAZZA D'ARMI E POTENZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE VIARIE A SERVIZIO DEI QUARTIERI LIMITROFI DELLA CITTÀ- MODIFICA DELL'ASSETTO VIARIO DI VIALE CORRADO IV° DALL'INCROCIO CON VIALE DELLA STAZIONE (VIALE XXV APRILE) ALL'INCROCIO S. S. N. 80 E S. S. N. 17(BIVIO S. ANTONIO), BRETELLA DI COLLEGAMENTO ACCESSO CASELLO AUTOSTRADALE L'AQUILA OVEST A24		
Totale appalto	€ 997.509,21		
Data pubblicazione	17/03/2016	Termini accesso agli atti	Lunedì - 07 Marzo 2016 - 12:00
Scadenza presentazione offerte	Mercoledì - 13 Aprile 2016 - 12:00	Apertura della offerta	Venerdì - 15 Aprile 2016 - 11:00
Categoria	45 - Lavori di costruzione		
Breve descrizione	LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE URBANA DELL'AREA PIAZZA D'ARMI E POTENZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE VIARIE A SERVIZIO DEI QUARTIERI LIMITROFI DELLA CITTÀ- MODIFICA DELL'ASSETTO VIARIO DI VIALE CORRADO IV° DALL'INCROCIO CON VIALE DELLA STAZIONE (VIALE XXV APRILE) ALL'INCROCIO S. S. N. 80 E S. S. N. 17(BIVIO S. ANTONIO), BRETELLA DI COLLEGAMENTO ACCESSO CASELLO AUTOSTRADALE L'AQUILA OVEST A24		
Struttura proponente	Settore Ricostruzione Pubblica		
Responsabile del servizio	Arch. Enrica De Paulis	Responsabile del procedimento	Geom. Carlo Bolno
Allegati	<ul style="list-style-type: none"> Allegato 1 - 171 KB Allegato 2 - 43 KB Tabella di prezzi di gara - 42.000 KB Lettera d'Invito Viale Corrado IV° A 22 - 795 KB 		

06 - PLAINMETRIA DI PROGETTO SU OKTOFOOTO.pdf - Adobe Reader

File Edit View Window Help | 19,7% | Tools Fill & Sign Comments



Export PDF

Adobe Export PDF

Convert To: Microsoft Word (.docx)

Recognize Text in English (US)

Create PDF

Edit PDF

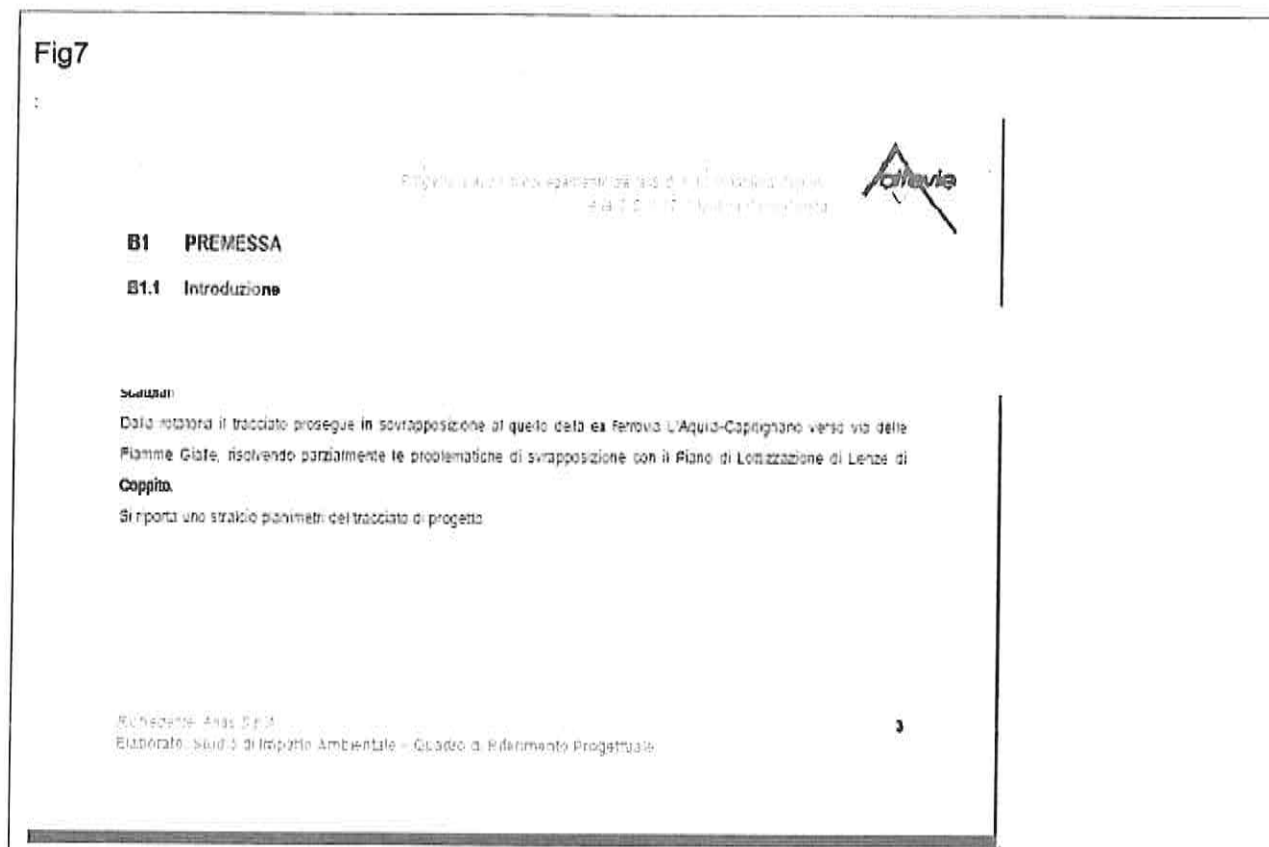
Send Files

Store Files

S.I.A.-QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE/PUNTO A

Non è stata presa in considerazione alcuna alternativa che salvaguardi il Piano di Lenze. Al contrario, si è voluto inserire il tracciato nel sedime della cosiddetta ex ferrovia L'Aquila-Capitignano, interamente compreso nel Piano stesso.

Pag 3:



Per quanto riguarda il Piano di Lenze, troviamo soltanto questa brevissima e laconica affermazione: "il tracciato prosegue in sovrapposizione a quello della ex ferrovia L'Aquila-Capitignano verso via delle Fiamme Gialle, risolvendo parzialmente le problematiche di sovrapposizione con il Piano di Lottizzazione di Lenze di Coppito."

Purtroppo, nel caso di specie, non è prevista una soluzione "parziale". Se non si arriva alla totale compatibilità, l'impatto di inficiare la validità e l'attuabilità del Piano attuativo permane totalmente.

S.I.A.-QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE/PUNTO B

Caratteristiche tecniche degli assi stradali

Si riportano le pagg. 14 e 15 del QRP



B2 CARATTERISTICHE TECNICHE DEL PROGETTO (tratto dalla "Relazione Descrittiva" allegata al Progetto Definitivo)

B2.1 Sezioni degli assi stradali

Gli assi stradali, ad eccezione delle rampe e delle rotonde, sono caratterizzati da una sezione stradale trasversale tipo C2 (D.M.5/11/2001 strada extraurbana secondaria) in conformità alla valenza strategica dell'infrastruttura in progetto e ai futuri interventi in programma.

La sezione è quindi caratterizzata da due corsie, una per senso di marcia, di lunghezza 3,50 metri ciascuna, con due banchine laterali di ampiezza pari a 1,25 metri, per una sezione complessiva di 9,50 metri.

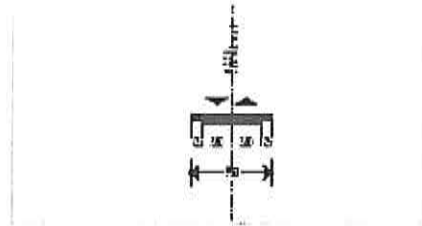


Figura B 5: Sezione tipologica stradale.

B2.2 Tratti in rilevato

Il tracciato presenta una geometria alimetrica che localmente si sviluppa in rilevato, come mostrato nella Figura seguente:

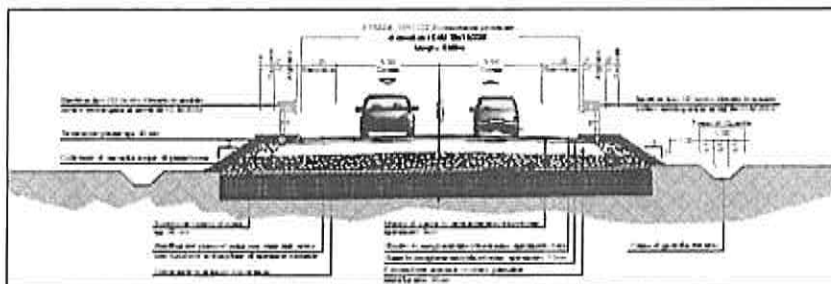


Figura B 6: Tratto in rilevato.



Nella sezione trasversale, oltre al tratto pavimentato di sezione tipo CD, è previsto l'inserimento di un argine avente larghezza $L=0,75$ m, oltre ai 50 cm di raccordo con la scarpata (in accordo a quanto previsto nel D.M. 5/11/2001), il quale permette il corretto alloggiamento delle barriere di sicurezza.

I rilevati, confezionati con materiali idonei secondo le prescrizioni della classificazione dei terreni HRB-AA5HTO (CNR-UNI 10005) presentano una pendenza della scarpata pari a 0,2 e sono forniti di fosso di guardia $50 \times 50 \times 50$ cm di piede per la raccolta delle acque di ruscellamento, (opportunitamente drenate verso i recettori naturali caratterizzanti il bacino idrografico).

Le acque di piattaforma invece sono captate attraverso un sistema di raccolta costituito da una tubazione in pvc DN 400 mm, che si sviluppa al di sotto delle banchine, per poi essere recitata ad apposite vasche di prima pioggia per la disoleazione.

La bonifica dello strato di fondazione oltre alle operazioni di scavo superficiale prevede uno scavo di approfondimento variabile, in funzione del riscontro dei sondaggi geognostici, ed in ogni caso sino a una quota minima di -100 cm dall'attuale p.c.

Al fine di garantire la massima durabilità del rilevato è prevista la messa in opera di uno strato di arido per uno spessore minimo di 50 cm, previa disposizione di uno strato di geotessile in tessuto non tessuto.

B2.3 Trattati in rilevato con terra rinforzata

Al fine di minimizzare l'impronta a terra del corpo stradale e quindi le occupazioni di terreno in area di pregio, nonché una maggiore stabilità dell'opera ed un miglior inserimento ambientale, le opere di sostegno del corpo stradale possono essere ascritte a due tipologie: opere di sostegno in cemento armato (mur) eventualmente con paramento rivestito in materiale naturale ovvero mediante opere in "terre rinforzate". Nel caso delle terre rinforzate la sezione tipologica prevede l'inserimento di un rilevato di 1 m di altezza in testa alla terra rinforzata per permettere la corretta installazione delle barriere di sicurezza.

Inoltre al fine di meglio seguire il naturale andamento del pendio, in un'area peraltro a valenza naturalistica e paesistica, in molti casi è stato previsto l'inserimento nel versante di monte di una cunetta alla francese con annesso riempimento e rivendimento dell'area intercisa, come meglio illustrato nella seguente sezione.

OSSERVAZIONI

Per l'ingombro della strada, cui si deve aggiungere la fascia di rispetto, si ribadisce quanto già detto: si tratta di almeno 30 metri + 10 metri di rispetto a partire dal limite di esproprio.

Quanto alle acque di ruscellamento "opportunitamente drenate verso i recettori naturali caratterizzanti il bacino idrografico", si osserva che questi recettori naturali non sono indicati e, soprattutto, non sono noti, anzi a parere degli scriventi sono semplicemente inesistenti. Analogamente, anche laddove si afferma che "le acque di piattaforma sono captate attraverso un sistema di raccolta costituito da una

tubazione che si sviluppa al di sotto delle banchine, per poi essere recapitata ad apposite vasche di prima pioggia per la disoleazione”, la frase appare avulsa da ogni contesto sia progettuale che normativo. Dove si collocherebbero tali vasche di prima pioggia, e dov'è il relativo dimensionamento? Dove i sistemi di trattamento e, soprattutto, dove il recapito della prima pioggia depurata e della seconda pioggia?

Si riporta un'immagine della carta tecnica regionale, da cui è facile rilevare l'assenza di corpi idrici recettori.



PROGETTO DEFINITIVO-Elaborato P00PS00TRAPP02.pdf "Planimetria di progetto con sovrapposizione piano di lottizzazione"

Dal confronto di tale elaborato e il corrispondente, originale, Piano di Lenze (di cui si allega scansione relativa alla parte comprendente i terreni dei sottoscritti) emerge che nella Planimetria "P00PS00TRAPP02" il Piano di Lenze è stato rappresentato in modo difforme. Si veda ad esempio la collocazione del campo sportivo, che nell'originale è in corrispondenza delle particelle 394,395, mentre nell'elaborato depositato a VIA è traslato verso sinistra, e si trova in corrispondenza delle particelle 100, 1472; e, ancor più, viene disegnata una viabilità locale del Piano di Lottizzazione "Lenze di Coppito", campita in color grigio scuro, con accessi ai lotti verso il confine sud degli stessi, che ad oggi non esiste e non è prevista nel vero Piano di Lenze.

S.I.A.-QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

OSSERVAZIONE DI CARATTERE GENERALE

In tale documento, il proponente fa solo brevi cenni riguardo al Piano di Lenze di Coppito, che è uno strumento urbanistico attuativo pienamente vigente, e, invece, ampio riferimento a strumenti di pianificazione/programmazione **NON ANCORA VIGENTI, CON ITER DI APPROVAZIONE NON COMPLETATO**, quale ad esempio il P.U.M. del Comune dell'Aquila. (Del quale, tra l'altro, sembrerebbe effettuare un copioso e malcelato "copia/incolla").

Infatti, a pagina 7, nel titolo del paragrafo, indica -tra parentesi- "(estratto del Piano Urbano della Mobilità dell'Aquila)" omettendo di esplicitare che lo stesso non è ancora approvato definitivamente. Inoltre, quanto riportato da pag. 7 a pag 12, se letto avendo presente gli elaborati del PUM, sembra il

frutto di un'opera di copia/incolla, con omissione del riferimento della citazione. Valga, come esempio, la lettura parallela del PUM e della Relazione ANAS con riferimento alla figura che nel PUM è la Fig 11, a pagina 32, "Sezioni di rilievo poste in prossimità della confluenza tra la SS 80 e la SS 17", mentre, nella relazione ANAS, a pagina 11, è riportata come propria e così indicata: "Figura A3: Confronto nel punto di confluenza" !!! Questo viene rimarcato non per gli aspetti connessi alla salvaguardia della proprietà intellettuale, sulla cui tutela, previo approfondimento e verifiche, si rinvia alle competenze degli uffici regionali, quanto perché siffatto atteggiamento genera il forte dubbio di una sostanziale inattendibilità di fondo, che si estende a tutta la documentazione presentata ai fini della V.I.A.

Si riportano di seguito alcune pagine del PUM del Comune dell'Aquila, da esaminare in parallelo con il citato capitolo del Quadro di Riferimento Programmatico (si rinvia al PUM, reperibile sul sito web comunale all'indirizzo http://www.comune.laquila.gov.it/pagina1169_il-piano-urbano-della-mobilita.html)

Fig10

3.2.2 CONFRONTO FLUSSI DI TRAFFICO RILEVATI 2007-2011

La fase diagnostica del PUM dell'Aquila ha previsto, nel 2007, l'effettuazione di un'indagine di traffico per mezzo di conteggi automatici che ha permesso il monitoraggio di 50 sezioni monodirezionali per 24 ore nel periodo Invernale in una giornata tipo ferialo scolastica. Le sezioni della campagna di indagine del 2007 sono localizzate nella figura seguente.



Figura 8 Sezioni di rilievo campagna 2007

TPS | Transport Planning Service Associazione Professionale | Perugia - Bologna | www.tps.it - info@tps.it



Comune dell'Aquila

31

La disponibilità dei dati di traffico relativi ai rilievi della situazione pre-sisma ha fornito l'opportunità di effettuare dei confronti diretti con la situazione attuale. Attraverso il confronto diretto di alcuni dati rilevati nelle medesime sezioni stradali, si sono potute effettuare delle prime valutazioni sulle variazioni intervenute nella mobilità privata successivamente agli eventi sismici dell'aprile 2009 e della conseguente diversa dislocazione della popolazione e delle funzioni sul territorio. Le sezioni indagate nella campagna dell'ottobre 2011 sono illustrate nella seguente figura.





L'elenco delle sezioni e le informazioni di dettaglio (Codice sezione, Strada, Da, A, Veicoli leggeri nelle 24 ore di rilievo, mezzi pesanti nelle 24 ore di rilievo) sono indicate nella Tabella 10 di seguito riportata. I dati disaggregati per ogni sezione di indagini sono riportati nell'apposito allegato.

Tabella 10 Descrizione sezioni di rilievo

Cod. Sez.	Strada	Da	A	Soggetti 24 h	Mezzi Pesanti 24h
0002A	Strada Statale del Gran Sasso d'Italia	Via Superaquum	Via Ugo Piccini	10.712	277
0002B	Strada Statale del Gran Sasso d'Italia	Via Ugo Piccini	Via Superaquum	6.178	208
0003A	SS17	Via Giuseppa Battistini	SS00	11.853	409
0003B	SS17	SS00	Via Giuseppa Battistini	2.261	132
0004A	Via C. Scuderi IV	Via Ugo Piccini	Via Paolo Casale	22.978	418
0004B	Via Antonio Sabena	Via Antonio Ciancini	Via Lanciano	11.820	224
0004C	Via Antonio Sabena	Via Lanciano	Via Amalia Dentoni	13.274	157
0005A	Via della Croce Rossa	Via Monte Carmelo	Via Nicola Masciarone	11.813	407
0005B	Via della Croce Rossa	Via Nicola Masciarone	Via Maria Biondi	14.200	381
0005C	Via Maria Biondi	Via Beato Cassino	Via Ugo Piccini	19.833	372
0006A	SS17 Variante sud Km 32+800	SS17	Via Mausonia	8.080	833
0006B	SS17 Variante sud Km 32+800	Via Maiconda	SS17	7.182	808
0007A	Via del Molino di Riva	Via Zucchi di Riva	SS17 Ovest	2.132	8
0007B	Via del Molino di Riva	SS17 Ovest	Via Zucchi di Riva	1.245	15
0008A	Strada Statale del Gran Sasso d'Italia	Via Madonna delle Grazie	Via Uruguay	12.372	1.100
0008B	Strada Statale del Gran Sasso d'Italia	Via Uruguay	Via Madonna delle Grazie	6.311	985
0007A	Via Fiamma Rossa	Via C. Scuderi	Via Paolo Masciarone	2.333	103
0007B	Via Fiamma Rossa	Via Paolo Masciarone	Via Stagnano	4.750	178
0007C	Via Giovanni Falcone	Via Paolo Masciarone	SS17	6.280	1.845
0007D	Via Giovanni Falcone	SS17	Via Paolo Masciarone	8.135	1.183
0007E	SS17	Via L'Acqua - S. Sisto	SS17 Variante sud	8.132	840
0007F	SS17	SS17 Variante sud	Via L'Acqua - S. Sisto	7.619	703
0008A	Via Campo di Riva	Via Santa Antica Ovest	Via Ugo la Malfa	7.814	882
0008B	Via Campo di Riva	Via Ugo la Malfa	Via Santa Antica Ovest	7.298	1.116
0009A	SS17	Via delle Rimebranze	Via Gran Sasso	12.922	838
0009B	SS17	Via San Sisto	Via delle Rimebranze	15.155	833
0010A	Via Madonna	Via Scapellato	SS17	7.291	231
0010B	Via Madonna	SS17	Via Madonna	1.472	162
0010C	SS17 Est	SS17 Est	Via Colavita/Riva	4.222	209
0010D	SS17 Est	Via Colavita/Riva	SS17 Est	4.717	401
0010E	SS17 Est	Via Valle di Vento	Via Valle di Vento	2.939	169
0010F	SS17 Est	Via Valle di Vento	Via Valle di Vento	3.201	100
0010G	Via della Polveriera	SS17 Variante di S. Sisto	Via delle Macchiole	2.425	44



Di seguito viene illustrata la variazione dei flussi di traffico veicolare rilevati nel febbraio 2007 (situazione pre-sisma) con i flussi rilevati nell'ottobre 2011 (situazione post-sisma).

Un primo significativo confronto può essere effettuato in uno dei nodi più importanti per il sistema della viabilità dell'Aquila, nel punto di confluenza tra le Strade Statali 17 e 80 in prossimità dello svincolo autostradale di Aquila Ovest. La figura di seguito localizza le sezioni di rilievo indagate.

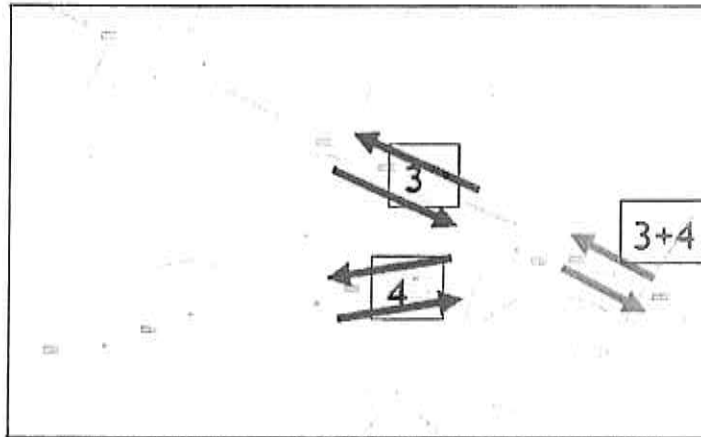


Figura 11 Sezioni di rilievo poste in prossimità della confluenza tra la SS17 e la SS80

Per i flussi in ingresso dalla SS80 (sezione 3) nel 2007 si sono registrati nelle 24 ore 10.523 veicoli, nel 2011 10.989 (aumento del 4,4%); per i flussi in uscita si sono registrati 6425 veicoli nel 2007 e 6386 veicoli nel 2011 (diminuzione dello 0,6%).

Per i flussi in ingresso dalla SS17 (sezione 4) nel 2007 si sono registrati nelle 24 ore 10.523 veicoli, nel 2011 12.271 (aumento del 16,6%); per i flussi in uscita si sono registrati 10.651 veicoli nel 2007 e 10.271 veicoli nel 2011 (diminuzione del 3,6%).

Vista la conformazione della viabilità del nodo i flussi in ingresso e in uscita alla confluenza delle due strade statali in relazione con il centro, possono essere considerate uguali alla somma dei flussi rilevati sulle due arterie (sono vietate le svolte dalla SS17 alla SS80 e sono trascurabili i flussi nella manovra di svolta opposta).

Complessivamente i flussi in ingresso provenienti dalle due statali e dallo svincolo autostradale ammontavano nel 2007 a 21.046 veicoli in ingresso e a 17.076 in uscita, mentre nel 2011 rispettivamente a 23.260 e 16.657 veicoli con un aumento per i flussi in ingresso del 10,5% e una diminuzione del 2,5% per i flussi in uscita. Considerando il volume dei flussi al nodo l'aumento complessivo è stato del 4,7%.

Si registra sia per il 2007, sia per il 2011 una forte asimmetria tra i flussi in ingresso e quelli in uscita.



ta nel 2011 a 6.603. Tale situazione porta a considerare che per i flussi in uscita vengano preferiti degli itinerari alternativi a nord e a sud, tale affermazione trova conferma nei rilievi effettuati nel 2007 e nel 2011: a nord sugli itinerari di via Amiternum e via Arischia nel 2007 è stato registrato un'asimmetria dei flussi con una quota di circa 1.800 veicoli in più in uscita (nel 2011 non sono stati ripetuti i rilievi); a sud sugli itinerari di via Ippolitano e via Pile dove nei rilievi del 2011 sono stati registrati dei flussi con una quota di circa 350 veicoli in più in uscita.

Nelle tabelle seguenti sono riportati i confronti sulle 24 ore per le sezioni 3 e 4.

OSSERVAZIONI

Come già detto, nei confronti di uno strumento attuativo pienamente vigente qual è il Piano di Lenze si è fatto cenno in modo sbrigativo ed approssimato, quando non in modo fuorviante.

Infatti:

- a pagina 5, si afferma: "nella presente relazione, oltre ad individuare i vari strumenti di pianificazione e i vincoli presenti, vengono forniti alcuni elementi conoscitivi riguardanti il progetto" e si inserisce un elenco degli elaborati, nel quale però il Piano di Lenze è omissivo.
- a pagina 29-30, il paragrafo A2.3.8 è dedicato a "Il Piano di Riqualificazione Urbana località Lenze di Coppito". Esso consiste in una figura (Figura A12: Stralcio del Piano di Riqualificazione Urbana, Lenze di Coppito) e di una breve riga: "Il tracciato si inserisce all'interno del piano di riqualificazione sovrapponendosi ad aree destinate alla viabilità".

Dalla suddetta frase sembrerebbe volersi attestare la coerenza del progetto con il Piano di Lenze in forza della supposta sovrapposizione della strada progettata con la viabilità di Piano.

Si ribadisce:

- che, in realtà, come già osservato, la sovrapposizione è limitata al punto di inserimento del tracciato, ma le caratteristiche plano-altimetriche e la categoria di strada sono tali da SOTTRARRE al Piano la viabilità in esso prevista.
- ai fini della necessaria compatibilità con il Piano di Lenze il giudizio n. 2333/14 del CCRVIA ha prescritto all'ANAS di predisporre adeguamenti funzionali della strada; tale prescrizione, *per la parte de qua*, non risulta essere stata rispettata nella redazione del progetto depositato a VIA.

Si riportano le citate pagine 29 e 30:

Fig11

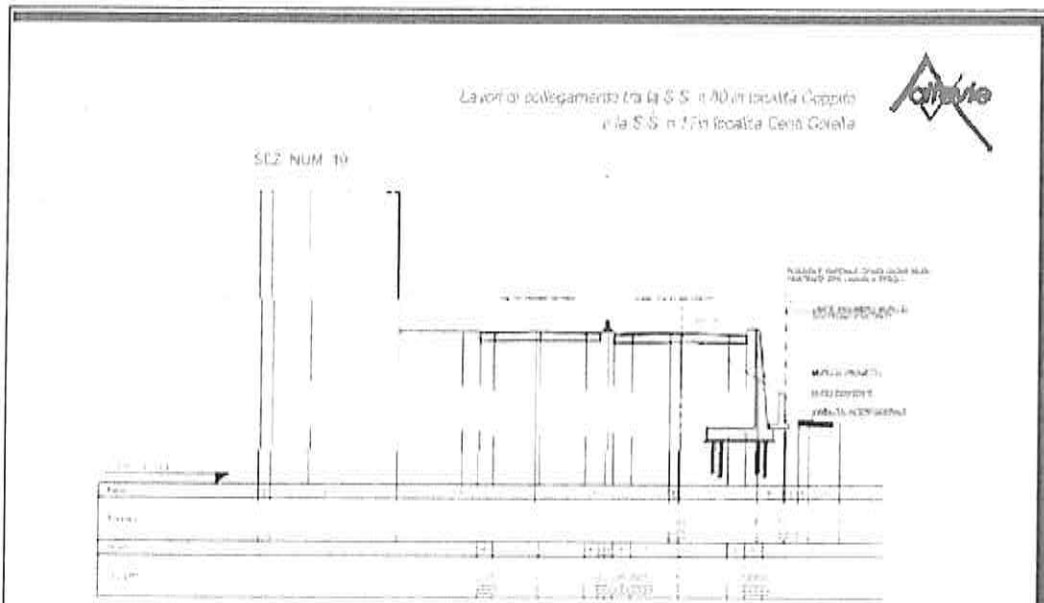


Figura A 11: Sezione n°19 con indicazioni del muro di sostegno esistente e del muro di progetto.

L'asse di progetto, per la parte rientrante nella zona di vincolo 'A1', mediante modesti adeguamenti dell'organizzazione della sede stradale esistente, si affianca alla viabilità ospedaliera (via Petrin) ponendosi comunque all'interno dei limiti 'fisici' individuabili in loco.

A2.3.8 Il Piano di Riqualificazione Urbana località Lenze di Coppito



Figura A 12: Stralcio del Piano di Riqualificazione Urbana, Lenze di Coppito

Richiedente: Anas S.p.A.
Elaborato: Studio di Impatto Ambientale - Quadro di Riferimento Programmatico

Il tracciato si inserisce all'interno del piano di riqualificazione sovrapponendosi ad aree destinate alla viabilità.

A2.4 I vincoli territoriali e la verifica di coerenza

A2.4.1 Piano Regionale Paesistico (P.R.P. 2004) e il Piano Paesaggistico Regionale (P.P.R.) in corso di redazione

In conformità ai Principi ed obiettivi dell' art. 4 dello Statuto della Regione Abruzzo, il Piano Regionale Paesistico - Piano di Settore ai sensi dell' art. 6, L.R. 12 aprile 1983, n. 18 - è volto alla tutela del paesaggio, del patrimonio naturale, storico ed artistico, al fine di promuovere l'uso sociale e la razionale utilizzazione delle risorse, nonché la difesa attiva e la piena valorizzazione dell'ambiente.

Tale Piano è attualmente in vigore anche ma, in seguito all'emanazione del nuovo "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio", ai sensi del D. Lgs. n. 42 del 22.01.2004, che prevede l'obbligo per le Regioni che hanno già in adozione il P.R.P., di verificarlo ed adeguarlo alle nuove indicazioni dettate dallo stesso decreto, si è costituito un "gruppo di progettazione" composto dai rappresentanti della Regione e delle Province, approvato dalla Giunta Regionale con Delibera n. 297 del 30 aprile 2004, per la redazione del nuovo Piano Paesaggistico Regionale, di cui sono attualmente disponibili le cartografie di Piano.

Pertanto, di seguito si farà riferimento al P.R.P. attualmente vigente, alle sue norme e discipline tecniche mentre le perimetrazioni delle aree vincolate saranno confrontate anche con il P.P.R. in fase di redazione.

Il Piano Regionale Paesistico organizza i suddetti elementi, categorie o sistemi nei seguenti ambiti paesistici:

- **Ambiti montani:** Monti della Laga, fiume Salinello, Gran Sasso, Maiella - Morrone, Monti Simbruni, Velino Sirente, Parco Nazionale d'Abruzzo;
- **Ambiti costieri:** Costa teramana, costa pescarese, costa laziana;
- **Ambito fluviali:** fiume Vomano - Tordino, fiumi Tavo - Fino, Fiumi Pescara - Tirino - Sagittario, Fiumi Sangro - **Aventino.**

Il Piano Regionale Paesistico costituisce strumento quadro:

- per l'elaborazione di ogni atto che, limitatamente all'ambito di esso disciplinato, incida sulla trasformazione e l'uso **dei suoli;**
- per le attività della Pubblica Amministrazione nella materia;

S.I.A.-PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE

Trattandosi di un intervento sottoposto a VIA, che dà luogo alla produzione di terre e rocce per un quantitativo superiore a 6.000 mc (circa 21.000 mc come affermato nel piano), si applica il D.M. 10.08.2012, n. 161. **L'Autorità competente all'approvazione del PUT nel caso specifico è il Comitato VIA** (cfr. art. 5, comma 1, lett. p del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.).

L'art. 5, comma 1 del D.M. 161/2012 prevede che *Nel caso in cui l'opera sia oggetto di una procedura di valutazione ambientale, ai sensi della normativa vigente, l'espletamento di quanto previsto dal presente regolamento deve avvenire prima dell'espressione del parere di valutazione ambientale.*

Non può essere, pertanto, rimandata ad una fase successiva l'indicazione di elementi fondamentali descrittivi delle modalità di utilizzo delle TRS. Il Proponente dimostra di non aver ben chiara la procedura da seguire. Infatti, a pag. 29 -Conclusioni- ultimo paragrafo, punto 2), allega lo schema di dichiarazione da rendere all'ARTA ai sensi dell'art. 41 bis D.L. 69/2013 convertito in L. 98/2013, che **trova invece applicazione alle TRS provenienti da interventi non soggetti a VIA, nonché il modello di dichiarazione sostitutiva di atto notorio (con documentazione di riferimento) da compilare ed inviare al Comune dell'Aquila Settore Ambiente (pag. 30 Conclusioni ultimo paragrafo punto 4) la quale, invece, doveva essere contestualmente presentata al CCRVIA, quale Autorità competente come sopra definita, trattandosi di un intervento soggetto alla sua valutazione.** Proprio dall'esame di tale ultimo modello di dichiarazione si comprende che la documentazione presentata è assolutamente carente.

Appare evidentissimo, quindi, che la materia è trattata dal proponente in modo molto superficiale e lacunoso; certamente questo sarà oggetto di attenta valutazione ed atti consequenziali da parte degli uffici regionali competenti in fase istruttoria e da parte del Comitato V.I.A.

OSSERVAZIONI

I sottoscritti, tuttavia, osservano e richiedono fin d'ora quanto segue.

Il proponente afferma che si produrranno circa 100.000 metri cubi di terre da scavo. Per l'80%, pari a 80.000 metri cubi, si tratterà di rifiuti a causa della contaminazione da zinco. (Si rimarca, incidentalmente, che nulla è detto circa un destino certo di tali rifiuti nel rispetto della normativa vigente). Con la stessa superficialità e approssimazione, per i rimanenti 21.000 metri cubi si afferma che verranno riutilizzati in cantiere e perciò accumulati in abbancamenti temporanei (per almeno 800 giorni consecutivi) in aree delle quali la n. 5 interessa i terreni di nostra proprietà (p.lle 394-395) e, in generale, molti terreni interessati appartengono al Piano di Lenze.

Non è stata prodotta né riferita alcuna documentazione a supporto della possibilità di riutilizzo di tali materiali in cantiere, in particolare **nulla che escluda un ulteriore livello di contaminazione anche negli strati più profondi, che non risulta siano stati indagati.** Infatti, a fronte di analisi certe che attestano la contaminazione fino alla profondità di indagine esperita, ed a fronte del conseguente elevato rischio di contaminazione anche a maggior profondità, si prevede il riutilizzo, previo abbancamento, con un **rinvio ad analisi da effettuare sui terreni una volta scavati.**

E' molto elevato, pertanto, il rischio di andare a depositare (senza alcuna prevista cautela) 21.000 metri cubi di terreno che poi, in esito alle analisi, potrebbe rivelarsi inutilizzabile, inquinato, connotabile come rifiuto, senza alcuna misura ancorché minima di sicurezza preventiva, quale ad esempio la realizzazione di piazzole coperte ed impermeabili da utilizzare per il deposito dei terreni in attesa dell'esito delle analisi.


In ogni caso, anche ammettendo, con tutto l'ottimismo dei tecnici ANAS, che si avranno 21.000 metri cubi di terreni non inquinati e perfettamente idonei al riutilizzo nel cantiere, si contesta la previsione di occupazione delle particelle appartenenti al Piano di Lenze di Coppito in quanto essa renderebbe inattuabile sia ogni intervento diretto da parte dei proprietari sia la compravendita, e ciò protrarrebbe per ulteriori tre anni, salvo maggior durata, lo stato di fuori-mercato e di inutilizzabilità che a tutt'oggi già perdura per questi terreni da più di sette anni a causa di questo progetto. Si chiede pertanto:

- di escludere categoricamente da tale previsione tutti i terreni compresi nel Piano di Lenze di Coppito, a salvaguardia della validità dello stesso;
- inoltre, in via generale, di ridurre al minimo indispensabile, **in ogni caso, l'estensione di tali "aree di abbancamento", prescrivendo, ad esempio, di depositare i terreni scavati durante la realizzazione dei primi tratti della strada nei terreni oggetto di esproprio definitivo destinati alla successiva realizzazione dei tratti seguenti.** Ciò, evidentemente, ridurrebbe al minimo la parte

residuale che avrebbe ancora bisogno di aree esterne, sempre che le analisi effettuate sui primi quantitativi scavati confermassero la vocazione al riutilizzo per esclusione del superamento delle CSC.

Fig 12

Piano di Utilizzo delle Terre



- Le terre e rocce da scavo che verranno prelevate nello strato superficiale compreso tra 0,0 e 3,0 dal piano campagna dovranno essere necessariamente trattate come rifiuto e quindi destinate in discarica oppure riutilizzate in siti ad uso commerciale ed industriale in cui i limiti tabellari consentono concentrazioni soglia fino a 1500 mg/kg
- Le terre e rocce da scavo che verranno prelevate negli strati più profondi (a partire da circa 3,0 m dal p.c.) potranno essere riutilizzate come sottoprodotto nel medesimo sito per riempimenti, riporti e modellazioni di vario genere previa ulteriore verifica della qualità ambientale mediante idonee e mirate analisi di laboratorio da effettuare successivamente sui cumuli di terreno che verranno temporaneamente abbancati

Atavia SpA - Via ...
Elaborato: Studio di Impatto Ambientale - Relazione Piano di Utilizzo delle Terre

19

8. SITO DI ACCANTONAMENTO TEMPORANEO

Rispetto ai circa 100.000 m³ di scavi previsti, si stima cautelativamente, che potrà essere riutilizzato circa il 21% del loro volume totale (circa 21.000 m³) per la sola parte proveniente dagli scavi profondi in ragione della presenza di concentrazioni di zinco riscontrata – negli strati superficiali fino a profondità pari a m 3,00 – superiore ai valori di norma per aree residenziali.

Le TRS così destinate al riutilizzo saranno temporaneamente abbancate in n.5 siti distinti distribuiti lungo il tracciato interessato dai lavori, per i quali dovrà essere necessariamente verificata la disponibilità nonché acquisite le necessarie autorizzazioni di occupazione temporanea di suolo. La stima dagli spazi necessari per l'abbancamento dei cumuli è stata eseguita (per un volume effettivo superiore del 20% a quello previsto e quindi pari a m³ 25.200) considerando un angolo di attrito medio del terreno pari a circa 25°.

Lo schema di cumulo è quello di un triangolo con base pari a circa m 17,2 ed altezza media pari a m 4,00. l'area massima della sezione corrispondente risulta pari a m² 34,4.

Naturalmente nella definizione e rappresentazione planimetrica delle aree di deposito temporaneo delle terre da scavo da riutilizzare, a garanzia dell'effettiva correttezza delle previsioni fatte, si è tenuto conto delle condizioni di lavoro e degli ingombri effettivi dei mezzi d'opera. Pertanto ne è risultata, in termini da considerarsi ancora cautelativi, la necessità di ingombro provvisorio di circa 27.200 m² di superficie, corrispondenti alla zona di deposito delle TRS ed alla relativa area di manovra dei mezzi d'opera previsti.

A pag 25 dall'esame dell'immagine si deduce l'interessamento dei terreni di proprietà



Area A5 su cui poter abbancare
circa 200 ml di cumuli di terreno

IL CONTESTO TERRITORIALE/URBANISTICO DEI TERRENI DI PROPRIETÀ DEI SOTTOSCRITTI.

I sottoscritti sono proprietari delle particelle 394 e 395, totalmente inserite nel Programma integrato <<Lenze di Coppito>>, di cui costituiscono il lotto n. S7 con destinazione "Attrezzature socio-sanitarie" e delle particelle 391 e 392, che, pur non ricomprese nel Piano di Lenze, sono antistanti tale lotto S7 (comprese tra la SS 80 e la strada di progetto) e, nel vigente assetto urbanistico, possono essere funzionali ad eventuali interventi sullo stesso.

Le particelle 394-395 confinano, a nord, con una strada interpoderale privata censita in mappa come servitù di passaggio, indicata con linea tratteggiata su mappa catastale, della larghezza di circa 4 metri (interposta tra il sedime della ex ferrovia L'Aquila-Capitignano e il confine nord delle particelle) che si estende dal confine tra la particella 395 e la 2018, proseguendo in direzione ovest, fino a raggiungere la SP 33 in corrispondenza delle particelle 261-262. Essa, preesistente alla pianificazione urbanistica, ha storicamente garantito l'accesso ai terreni, non solo degli scriventi (p.lle 394-395), ma con riferimento a tutte le particelle comprese tra la SP 33 e la p.lla 395 (sul mappale, se ne contano almeno 9). La sovrapposizione progettata dall'ANAS elimina tale servitù e con essa l'accesso a tutti questi terreni e questo, insieme a quanto già detto sulla tipologia di strada (extraurbana, categoria C2, in rilevato, priva di possibilità di creare accessi) determina la grave conseguenza che **il lotto S7 diventa a tutti gli effetti UN LOTTO INTERCLUSO, e pertanto: a) inedificabile! con conseguente totale sua svalutazione economica; b) inutilizzabile anche per le attività agricole!, in quanto inaccessibile a uomini e mezzi. (Si allega planimetria catastale).**

Il Piano di Lenze, frutto di Accordo di Programma, nacque a suo tempo dal coinvolgimento di vari Enti in conferenza di servizi (Comune, Provincia, Curia, Direzione regionale dei Vigili del Fuoco, Università) e decine di proprietari interessati alla realizzazione delle opere previste, quali residence, una casa dello studente, alberghi, ecc. E' stato sottoscritto il 13.09.2005, ratificato dal Comune dell'Aquila con Delibera di Consiglio Comunale n. 128 del 28.10.2005 ed approvato dall'Amministrazione Provinciale dell'Aquila con Decreto del 22.12.2005.

All'epoca, si dichiarava da parte dell'Amministrazione Comunale che tramite questo ambizioso programma sarebbe nata una nuova "città" alle porte dell'Aquila. A pagina 4 dell'ADP si legge *"proprio grazie alle proposte attuali potranno sorgere servizi complementari ed integrativi che concorreranno alla definizione di un polo terziario di eccellenza costituito da strutture ospedaliere, universitarie, culturali, socio-assistenziali e di servizio"*.

Ancora oggi, esso ha lo scopo- e ne permane tutta la necessità- di riqualificare questo vasto ambiente urbano interessato da importanti insediamenti quali l'Ospedale Regionale, l'Università, l'INAIL, la sede dell'Ispettorato dei Vigili del Fuoco, una residenza Universitaria, centri commerciali, ecc.

Tale pianificazione ha attribuito potenzialità edificatoria ai terreni, nella specifica tipologia di una destinazione "socio-sanitaria", in virtù della quale nel lotto individuato è possibile costruire residence, alloggi per studenti, residenze socio-sanitarie, ecc, realizzando contestualmente le opere occorrenti per il rispetto degli standard urbanistici parimenti indicati dal Piano.

Infatti, l'Accordo di Programma (ADP) che riguarda una estesa ed importante area della città (circa 338.200 metri quadrati), individua i lotti di attuazione da realizzarsi con le forme dell'intervento diretto, e prescrive che i progetti dovranno contenere l'indicazione dei parametri edilizi che soddisfino gli indici e i parametri di utilizzazione previsti per ciascuna destinazione e per ciascun lotto. Negli elaborati grafici del Piano sono espressamente indicati il posizionamento delle sagome degli edifici, le distanze dai confini e dalle strade, le aree riguardanti la viabilità generale, gli spazi di manovra, i parcheggi, il verde pubblico attrezzato.

L'ADP impone in modo esplicito che **"L'individuazione planimetrica con le rispettive indicazioni progettuali di massima sono vincolanti e prescrittive"**; **"gli elaborati del piani volumetrico contengono**

indicazioni vincolanti sia in riferimento al massimo ingombro planimetrico degli edifici, sia in riferimento alla quantificazione e localizzazione degli standard". Ecco perché è assolutamente necessario garantire la compatibilità con il Piano!

Si evidenziano alcuni punti cardinali, che devono essere tenuti in massima considerazione:

- il Programma integrato <<Lenze di Coppito>> è una scelta già condivisa e definitivamente approvata in tutte le sedi competenti, ha valore attuativo ed è operativo a tutti gli effetti.
- Il Piano, e ciascun lotto al suo interno, detto in termini semplici, o funziona nella sua interezza, o non funziona affatto. La strada, così come intende realizzarla l'ANAS, è incompatibile con questo, in quanto la sua presenza impedisce la realizzazione degli immobili nella posizione prevista, istituisce una nuova fascia di rispetto, impedisce l'osservanza dei cosiddetti parametri o indici urbanistici prescritti, sottrae aree ad essi.
- La conseguenza immediata, che già si è verificata e perdura dalla prima presentazione della progettazione da parte dell'ANAS nel 2010 fino a tutt'oggi, è che le potenzialità edificatorie e, dunque, economico-finanziarie dei terreni sono annientate, con grave e consistentissimo danno per tutti i proprietari e, soprattutto, per la Città, alla quale viene sottratto un importante e strategico strumento pianificatorio che conserva tutto il suo valore, anzi ne acquista, alla luce dei mutamenti generati dal sisma e dalla generale ricollocazione che ne è conseguita; esso verrebbe sottratto e reso inattuabile da questo intervento che fantasiosamente l'ANAS presenta come opportunità!

CONCLUSIONI E RICHIESTE

Si chiede alla struttura regionale competente, la CCRVIA, e a tutti gli Enti cui la presente nota è indirizzata, ciascuno per la propria competenza:

1. Di essere ammessi ad AUDIZIONE sia in sede di COMITATO VIA sia in sede di eventuali Conferenze di Servizi che, in qualsiasi sede, abbiano ad oggetto l'esame e l'approvazione del progetto di che trattasi;
2. Di richiamare l'ANAS SpA al rispetto di quanto già prescritto con il giudizio n. 2333/14 di rinvio a VIA, ossia di apportare i necessari adeguamenti funzionali alla strada di progetto fino alla piena, integrale e preventiva compatibilità con il Piano di Lenze di Coppito, ivi compresa l'ipotesi "zero" (tracciato che escluda integralmente l'interessamento dei terreni ricompresi nel Piano);
3. Di ricondurre sotto i dettami della normativa vigente il PUT, la cui approvazione è di competenza del CCRVIA;
4. Di respingere, in ogni caso, la previsione di aree di abbancamento delle TRS su terreni appartenenti al Piano di Lenze e non oggetto di esproprio definitivo;
5. Che il Comune e la Provincia dell'Aquila diano atto, da parte dei rispettivi livelli competenti, che:
 - a. a tutt'oggi non risulta in itinere né avviato né previsto alcun procedimento amministrativo avente ad oggetto una revisione o adeguamento del Piano di Lenze al fine di recuperarne l'attuabilità in conseguenza degli effetti indotti sullo stesso da parte del progetto ANAS di che trattasi;
 - b. nel documento preliminare per la revisione del PRG del Comune dell'Aquila, approvato dal Consiglio Comunale, il Piano di Lenze è stato ricompreso invariato, senza alcuna modifica in funzione della strada che l'ANAS desidera realizzare;
 - c. di ricondurre sotto i dettami della normativa vigente la gestione delle acque meteoriche dilavanti la sede stradale;
6. Da ultimo, ma non in ordine di importanza, QUALUNQUE SIA L'ESITO DELLA PROCEDURA DI V.I.A, I SOTTOSCRITTI CHIEDONO AGLI ENTI INTERESSATI, IN PRIMIS IL COMUNE DELL'AQUILA-SETTORE PIANIFICAZIONE E LA PROVINCIA DELL'AQUILA-SETTORE URBANISTICA, DI ATTIVARE UNA PROCEDURA CHE PORTI A CONTEMPORANEA APPROVAZIONE SIA IL PROGETTO DELLA STRADA DI CHE TRATTASI, SIA LA REVISIONE DEL PIANO DI LENZE DI COPPITO, CON ADEGUAMENTO DEGLI STANDARS, DEGLI INDICI, DELL'ACCESSIBILITA', DELLA VIABILITA' LOCALE, E DI TUTTO QUANTO OCCORRENTE PER LA PIENA ATTUABILITA' DEL PIANO NEL SUO INSIEME E DEI SINGOLI LOTTI. Tale procedura potrebbe essere ancora quella dell'ACCORDO DI PROGRAMMA, AI SENSI DEL D.LGS 18 AGOSTO 2000, N. 267, ARTICOLO 34, di cui si riporta di seguito il testo, dalla cui lettura emerge chiaramente come sia pienamente pertinente al caso di specie.

"Articolo 34 Accordi di programma

1. *Per la definizione e l'attuazione di opere, di interventi o di programmi di intervento che richiedono, per la loro completa realizzazione, l'azione integrata e coordinata di comuni, di province e regioni, di amministrazioni statali e di altri soggetti pubblici, o comunque di due o piu' tra i soggetti predetti, il presidente della regione o il presidente della provincia o il sindaco, in relazione alla competenza primaria o prevalente sull'opera o sugli interventi o sui programmi di intervento, promuove la conclusione di un accordo di programma, anche su richiesta di uno o piu' dei soggetti interessati, per assicurare il coordinamento delle azioni e per determinarne i tempi, le modalita', il finanziamento ed ogni altro connesso adempimento.*

2. *L'accordo puo' prevedere altresì procedimenti di arbitrato, nonché interventi surrogatori di eventuali inadempienze dei soggetti partecipanti.*

3. *Per verificare la possibilita' di concordare l'accordo di programma, il presidente della regione o il presidente della provincia o il sindaco convoca una conferenza tra i rappresentanti di tutte le amministrazioni interessate.*

4. *L'accordo, consistente nel consenso unanime del presidente della regione, del presidente della provincia, dei sindaci e delle altre amministrazioni interessate, e' approvato con atto formale del presidente della regione o del presidente della provincia o del sindaco ed e' pubblicato nel bollettino ufficiale della regione. L'accordo, qualora adottato con decreto del presidente della regione, produce gli effetti della intesa di cui all'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, determinando le eventuali e conseguenti variazioni degli strumenti urbanistici e sostituendo le concessioni edilizie, sempre che vi sia l'assenso del comune interessato.*

5. *Ove l'accordo comporti variazione degli strumenti urbanistici, l'adesione del sindaco allo stesso deve essere ratificata dal consiglio comunale entro trenta giorni a pena di decadenza.*

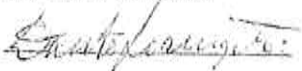
6. *Per l'approvazione di progetti di opere pubbliche comprese nei programmi dell'amministrazione e per le quali siano immediatamente utilizzabili i relativi finanziamenti si procede a norma dei precedenti commi. L'approvazione dell'accordo di programma comporta la dichiarazione di pubblica utilita', indifferibilita' ed urgenza delle medesime opere; tale dichiarazione cessa di avere efficacia se le opere non hanno avuto inizio entro tre anni.*

7. *La vigilanza sull'esecuzione dell'accordo di programma e gli eventuali interventi sostitutivi sono svolti da un collegio presieduto dal presidente della regione o dal presidente della provincia o dal sindaco e composto da rappresentanti degli enti locali interessati, nonché dal commissario del Governo nella regione o dal prefetto nella provincia interessata se all'accordo partecipano amministrazioni statali o enti pubblici nazionali.*

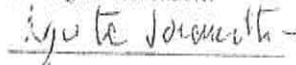
8. Allorché l'intervento o il programma di intervento comporti il concorso di due o più regioni finitime, la conclusione dell'accordo di programma è promossa dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, a cui spetta convocare la conferenza di cui al comma 3. Il collegio di vigilanza di cui al comma 7 è in tal caso presieduto da un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei Ministri ed è composto dai rappresentanti di tutte le regioni che hanno partecipato all'accordo. La Presidenza del Consiglio dei Ministri esercita le funzioni attribuite dal comma 7 al commissario del Governo ed al Prefetto."

L'AQUILA, 17 febbraio 2017

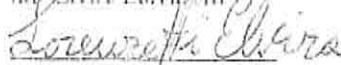
L.to Dante Lorenzetti



L.to Agata Lorenzetti



L.to Elvira Lorenzetti



L.to Giovanni Lorenzetti



L.to Pierpaolo Lorenzetti

